

# MIGRÁCIÓS ÚTVONALAK A FEKETE KONTINENSEN

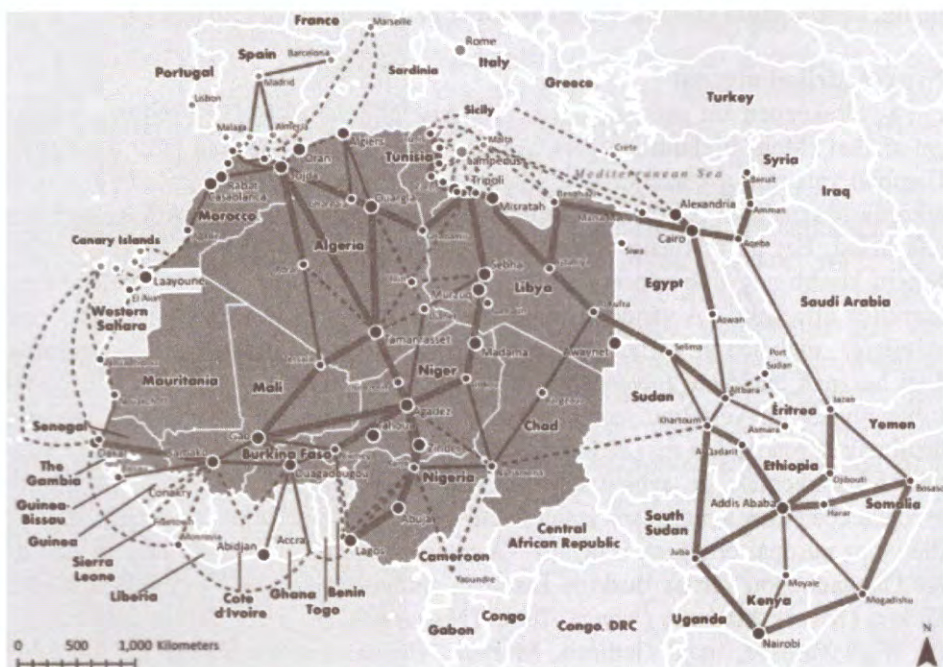
BESENYŐ JÁNOS

Az elmúlt években egyre jelentősebben dominálja a hazai és európai közbeszédet a migráció, amelyet sokan igyekeznek úgy beállítani, mintha az csak a 21. század „vívmánya” lenne. Ez azonban nem teljesen igaz, hisz az emberiség létét a történelem során nagyban befolyásolták a migrációs mozgások, népvándorlások. Ezek ismertetése, bemutatása akár több könyvet is megtöltene, jelen írás arra fókuszál, hogy az afrikai kontinensről az Európai Unió országaiba igyekvő migránsok által használt útvonalakat ismertesse. Ez már csak azért is fontos, mivel a fekete kontinens lakosságának száma jelentős mértékben növekszik és az afrikai országok – bizonyos kihívások miatt – képtelenek az egyre növekvő tömeget megtartani, megfelelő életszínvonalat biztosítani számukra. Mindez pedig, meglátásom szerint, kihatással lesz az Európai Unió jövőjére is.

## Nyugat-afrikai útvonal

Ezt a voltaképpen két párhuzamos és több kisebb útvonalból álló rendszert a nyugat-afrikai (Mali, Elefántcsontpart, Ghána, Togo, Benin, Burkina Faso, Szenegál, Gambia) valamint a közép-afrikai államokból (Niger, Nigéria, Kamerun és Csád) érkezők használják.<sup>1</sup> Az útvonal Nyugat-Afrikából Közép-Afrikán keresztül Líbia felé halad. Ezt az útvonalat évszázadok óta használják nem csak a kereskedők, hanem kisebb-nagyobb népcsoportok is, akik körülményeik változása miatt kényszerültek útra kelni.<sup>2</sup> A vándorlás egyébként az afrikai népek mindennapi életének velejárója, melyhez az afrikai kontinens természeti valósága, például a vándorok által használt ökológiai folyosókkal (ilyen pl. a Nagy Hasadékvölgy vagy éppen a Líbiai-sivatag) egyértelmű terepet kínál évszázadok óta.<sup>3</sup> Amikor a gyarmatosító hatalmak létrehozták a mai afrikai országokat, a migrációs mozgások jelentős mértékben csökkentek, de azokat teljesen megállítani sohasem sikerült.<sup>4</sup> Az elmúlt évtizedekben ezek a mozgások ismét felerősödtek, nagy mértékben az észak-afrikai, illetve az európai országok irányába.<sup>5</sup> A nyugat-afrikai migránsok<sup>6</sup> első gyűjtőhelye Ouagadougou városa Burkina Fasoban, ahonnan Gao (Mali), Agadez (Niger), Dirkou (Niger), Madama (Niger), Tumo (Niger) érintésével érkeznek meg a líbiai Al Wigh városba, majd Gathrun, Murzuk, Um Al-Aranib, Sabha, Gharyan, és Tarhouna települések érintésével jutnak el Tripoliba, illetve más líbiai kikötőkbe.<sup>7</sup> Gaoból egy másik útvonalon, Kidal (Mali), Tessalit (Mali), Borj Mokhtar (Algé-

ria), majd Agadez (Mali), Arlit (Mali), Assamaka (Mali), Tinzaouaten (Algéria) Guezzam (Algéria) és Tamanrasset (Algéria) érintésével is érkeznek migránsok Líbiába.<sup>8</sup> A nagyobb gyülekező-, illetve kiindulási helyeken – pl. Tinzaouaten, Tamanrasset, Agadez – egész iparág települt rá az észak felé tartó migránsokra, akiknek egy része szintén munkát vállal ezeken a helyeken, hogy a továbbjutáshoz szükséges pénzösszeget megszerezze, vagy a viteldíját ledolgozza.<sup>9</sup> Ez azt jelenti, hogy a migránsok egy része hónapokra, de akár több évre is letelepedik, mielőtt tovább indulna Európa felé. Az algériai Tamanrasset városa 1966-ban alig 3000 főt tett ki, akiknek a 10%-a származott a szubszaharai országokból, míg 1990-ben már 65 000 fő élt a településen, akiknek az 50%-a származott a szubszaharai országokból.<sup>10</sup> De hasonló látványos fejlődésen mentek keresztül Agadez,<sup>11</sup> Gao, Nouadhibou, és Oujda városok is.<sup>12</sup> Az ezekben a városokban legalísan működő „utazási irodák” 25-30 fős buszokkal, vagy akár 160-200 főt szállító konvojokkal szállítják a migránsokat keresztül a Szaharán.<sup>13</sup> Ez az útvonal azonban nem csak a sivatagi átkelés miatt,<sup>14,15</sup> de az AQIM és más iszlamista terrorszervezetek (Mujao, Ansar Dine, stb.) tevékenysége miatt egyre veszélyesebbé vált.<sup>16</sup> A szélsőségesek a migránsok kirablásától vagy váltságdíjért való túszejtésétől sem riadnak vissza. Egy másik kevésbé használt útvonalról is tudunk, amely Csádon keresztül halad Líbiába (Ndjamena – Moussoro – Faya – Zouar – Bardai – Ghatrun – Sabha), amelyet főként kameruni, szudáni és csádi menekültek használnak.



△ Az útvonalak áttekintése. Forrás: wny.org



Korábban az illegális bevándorlók a vízummal érkezők közé vegyülve a hivatalsági és vízi közlekedési folyosókat használták, de miután az európai országok megszigorították a határőrizeti rendszereiket, a migránsok a csempészek segítségével kisebb-nagyobb hajókon, a Földközi-tengeren keresztül próbálnak bejutni Európába.<sup>17</sup> 2013 márciusa és augusztusa közötti időszakban, havi átlagban 5000 nyugat-afrikai hagyta el Agadez városát Észak-Afrika felé és 2013-ban Lampedusa szigetén regisztrált nyugat-afrikai illegális bevándorlók fele innen érkezett.<sup>18</sup> Más, hasonló becslések szerint ezen az útvonalon évente 60 000-80 000 migráns halad át, de ezeknek csak alig kétharmada próbál Európába átjutni. Más becslések szerint pedig akár 120 000 szubszaharai bevándorló is érkezhet Észak-Afrikába ezen az útvonalon.<sup>19</sup> Bár sokak szerint ez jelentős szám, ennek ellenére az európai kontinens nagyvárosaiban közel 800 000 nyugat-afrikai migránst tartanak számon, míg az észak-afrikai migránsok száma meghaladja a 2 600 000 főt.<sup>20</sup> Azokkal, akik az itteni útvonalakat embercsempészek segítségét veszik igénybe, Agadez és a líbiai partok között átlagosan 2-3000 USD-t fizetnek ki. A folyamatosan növekvő migránstömegből igen jól élnek a csempészek, akiknek az éves jövedelme akár a 150 millió USD összeget is eléri.<sup>21</sup>

A nyugat-afrikai országok lakói az Európai Unió kapuiként is működő Marokkót és Algériát két módon érhetik el. Vagy az Atlanti-óceán partvidékén található útvonalon, vagy pedig keleten a Szaharán keresztül. A partvidéki út főleg azoknak kedvező, akik Szenegálból, Mauritániából, Tunéziából, Guineából, Maliból, Kamerunból, Nigériából, Elefántcsontpartról és Beninből érkeznek. Az illegális migránsok a partvidékről kisebb hajókkal és csónakokkal próbálnak a Kanári-szigetekre bejutni, míg a Marokkón keresztül bejutókat inkább egyénileg működő csempészek, vagy kisebb, kevésbé jól szervezett csempészhálózatok juttatják be a spanyol fennhatóság alatt álló szigetekre. A csempészek és a migránsok ugyancsak szívesen használják a nyugat-szaharai partok eldugott kikötőit, ahonnan kishajókkal gyorsan elérhetik a Kanári-szigeteket. Mivel Nyugat-Szahara közel van az EU déli határaihoz (alig 100 kilométerre található a Kanári-szigetek), az európai országok felé irányuló nemzetközi migráció egyik csomópontjává vált. A Nyugat-Szaharán áthaladó menekültáradat az 1990-es évek közepén indult meg, amikor a korábban a Földközi-tengeren Gibraltár felé átkelni próbálkozó migránsok egyre inkább az Atlanti-óceán kikötőiből próbáltak meg lélekvesztőikkel európai területre átjutni.<sup>22</sup> Mivel a Polisario ellenőrzése alatt lévő területen nincs központi kormányzat, a mauritániai határőrség pedig szinte csak jelképes, egyre több menekült nem Marokkó, hanem Nyugat-Szahara és Mauritánia felől indul Európa felé.<sup>23</sup> A marokkói kormányzat éppen ezért többször is megvádolta a SADR és Algéria vezetését, miszerint a menekültek Marokkóba való bejutását aktívan támogatják, hogy azzal is destabilizálják az országot. Ezt az érintett felek visszautasították, de az illegális bevándorlókat továbbra sem állították meg. A MINURSO békefenntartói többször is jelentették, hogy a megszokott csempészek és Polisario fegyveresek mellett egyre több fekete-afrikai menekülttel – néha egész karavánokkal – találkoznak a sivatagban a járőrözések során. Az ENSZ többször szólította fel a Polisario vezetését, hogy akadályozzák meg az illegális migránsok



áradatát. Végül a szaharáviak engedtek és 2004-ben Tifariti környékén elfogtak egy pakisztáni és bangladesi menekültekből álló csoportot, amelynek tagjait először bebörtönözték, majd a mauritániai határnál elengedték.<sup>24</sup> Persze a népességáradat nem állt meg, sőt 2005-2006 során egyre több migráns érkezett a területre Szenegálból, Gambiából, Sierra Leonéból, Libériából, Maliból, az Elefántcsontpartról, Ghánából, Nigériából, a Kongói Demokratikus Köztársaságból, Kamerunból, Szudánból, sőt még a távoli ázsiai országokból is. Csak 2006 januárja és szeptembere között 24 ezer migráns érkezett engedélyek nélkül a Kanári-szigetekre, az egy évvel korábbi 4472 helyett. A vándorok közül, akiket visszafordítanak a Maghreb-országok hivatalos szervei, nem mennek vissza hazájukba, hanem letelepednek helyben, majd később ismét megpróbálnak valamelyik európai országba átjutni.<sup>25</sup>

A part menti útvonalhoz csatlakozik egy másik szakasz is, amely Dakarból (Szenegál) indul Nouadhibou<sup>26</sup> városán (Mauritánia) keresztül haladva érint Bir-Gandouz (Nyugat-Szahara, Marokkó), Dakhla (Nyugat-Szahara, Marokkó), Laayoune (Nyugat-Szahara, Marokkó), Casablanca (Marokkó), Rabat (Marokkó), Tangier (Marokkó), Oujda (Marokkó) és Nador (Marokkó) településeket. Ezt az útvonalat főleg szenegáliak, nigériaiak, elefántcsontpartiak és guineaiak használják.

Az ezen az útvonalon érkezők létszáma 2006-ban volt a legmagasabb, amikor is közel 32 000 illegális határátlépő érkezett a Kanári-szigetekre.<sup>27</sup> A következő évben azonban látványosan – közel 60 százalékkal – csökkent az illegális határátlépők száma. Ez főként annak volt köszönhető, hogy a spanyolok kétoldalú megállapodásokat kötöttek Marokkóval, Szenegállal és Mauritániával, hogy a rajtuk keresztül érkezőket még náluk állítsák meg, és ne juthassanak el az Atlanti-óceánhoz.<sup>28</sup> Ehhez a spanyolok komoly anyagi támogatást biztosítottak a fenti országoknak. Spanyolország visszatoloncolási együttműködések kötött az illegális migránsokat kibocsátó országokkal is, így a migránsokat elfogásuk után rögtön vissza tudták küldeni a hazájukba. Emellett jelentősen megerősítették a spanyol határőrizeti rendszert, kiépítésre került a tengerpart teljes hosszában a “SIVE tengeri ellenőrzési rendszer,”<sup>29,30</sup> illetve Spanyolország csatlakozott a Frontex által életre hívott “Joint Operation Hera” művelethez is. A művelet európai államok (Franciaország, Németország,

**Csak 2006 januárja és szeptembere között 24 ezer migráns érkezett engedélyek nélkül a Kanári-szigetekre, az egy évvel korábbi 4472 helyett. A vándorok közül, akiket visszafordítanak a Maghreb-országok hivatalos szervei, nem mennek vissza hazájukba, hanem letelepednek helyben, majd később ismét megpróbálnak valamelyik európai országba átjutni.**



Hollandia, Olaszország, Norvégia, Finnország, Portugália, és Nagy-Britannia) első közös tengeri műveleteként került megindításra 2006. július 17-én, amelyben több nem európai állam (Szenegál és Mauritánia) is részt vett. Bár a művelet eredetileg csak az év októberéig tartott volna, azt több alkalommal is meghosszabbították.<sup>31</sup> A misszió parancsnoksága a Kanári-szigeteken működött, míg a műveletbe felajánlott hajók, repülőgépek és helikopterek a nyugat-afrikai partok négy nagyobb zónájában (1. zóna: Nyugat-Szahara, 2. zóna: Mauritánia, 3. zóna: Szenegál, 4. zóna: Zöld-foki Köztársaság) járőröztek folyamatosan, hogy megakadályozzák a hajón a Kanári-szigetekre tartó illegális migránsok bejutását. A művelet megindítása előtti hónapokban, a „Cayuco krízis”<sup>32</sup> idején ugyanis rekordmennyiségű (32 000 fő) illegális migráns érkezett a szigetekre, akiknek az ellátására a spanyol hatóságok nem voltak kellőképpen felkészülve. A műveletben résztvevők elsődleges feladata a migránshajók biztonságos visszajuttatása volt a nyugat-afrikai partokra, valamint a csempészek által sorsára hagyott migránsok kimentése az Atlanti-óceánból. Emellett a spanyolokkal együttműködve részt vettek a szigetekre érkező migránsok azonosításában, kikérdezésében is, amelynek során sikeresen térképezték fel a térségben működő embercsempész hálózatokat. Ezeknek az információknak a birtokában már sikeresen lehetett az illegális migrációval felvenni a küzdelmet. A művelet olyan sikeres volt, hogy az illegális migránsok száma 2007-ben 12 500 főre, 2008-ban 9200 főre, míg 2009-ben 2200 főre csökkent. A Frontex jelentése szerint a Hera művelet az ügynökség legsikeresebb műveletei közé tartozott<sup>33</sup> és annak tapasztalatait felhasználva indította meg a Frontex később a többi (MINERVA, INDALO, POSEDION, ZEUS, NAUTILUS és HERMES), az illegális migráció visszaszorítását célzó tengeri műveleteit is.<sup>34, 35</sup> Ezen felül 2006-ban a spanyol határőrség megindította az „Operation Seahorse Atlantic” műveletet, amelynek a parancsnoksága a Kanári-szigeteken található. A műveletben a spanyolok együttműködve a Portugáliával, Marokkóval, Szenegállal, Mauritániával, a Zöld-foki-szigetekkel, Gambiával és Bissau Guinea-val, igyekeztek a sziget felé haladó migránsokat szállító hajók kikötését megakadályozni.<sup>36</sup>

Az eredményeket mutatja, hogy 2008-2012 a Kanári-szigetekre érkező migránsok száma folyamatosan csökkent, amit jelez, hogy 2012-ben összesen 173 Marokkóból érkező illegális bevándorlót fogtak el a határőrizeti szervek munkatársai. 2013 és 2014-ben is hasonló számokról tudunk, majd 2014-ben lassan ismét növekedni kezdett a szigetre illegálisan érkezők száma.<sup>37</sup> 2015-ben pedig már közel háromszor annyi migráns érkezett, mint 2014-ben. Ugyan ez óvatosságra inti a spanyol határőrizeti szerveket, több migrációs kutatással foglalkozó kutató szerint az útvonal elvesztette korábbi jelentőségét, így a migránsok inkább a közép-afrikai útvonal használatát részesítik előnyben.<sup>38</sup>

A tengeri útvonalakon való közlekedést nem mindenki tudja megengedni magának, mivel magasak a csempészek által folyamatosan megemelt díjak,<sup>39</sup> így egyre többen próbálnak szárazföldön bejutni Ceutába és Melillába.<sup>40</sup> A két város bár az afrikai kontinensen található, szerves részét képviseli Spanyolországnak (exklávék), így amikor az 1986-ban csatlakozott az Unióhoz, a két város is Európa részévé vált.



A két város több szempontból is érdekes, ugyanis kapcsolatot teremt Európa és Afrika, a fejlett nyugati világ és a fejlődő térségek, valamint a kereszténység és az iszlám között. A városokon halad át a kábítószercsempészek által üzemeltetett útvonal is, amelyen keresztül Marokkóból Spanyolországba áramlik a kábítószer.<sup>41</sup> Értelemszerűen a csempészek a portfóliójukba az egyre jövedelmezőbb embercsempészetet is felvették, így a migránsok egyre szervezettebben próbálnak a két exklávéba bejutni. Az általuk ideszállított, főként jó erőben lévő fiatal férfiak a környező erdőségekben rejtőznek el a marokkói hatóságok elől, majd amikor elég sokan gyűlnek össze, szinte megostromolják a városokat körülvevő 6 méter magas, szögesdróttal megerősített kerítéseket.<sup>42</sup> Bár többségüket a spanyol határőrök viasztorítják, néhány főnek mindig sikerül bejutni a spanyol területre, ahol rögtön menedékjogot kérnek. 2005-ben olyan sokan próbálták megmászni az exklávékat körülvevő kerítéseket, hogy azt a migránsok tömegétől megriadt spanyolok szinte erőrendszerre építették ki, megerősítették a határőr és rendőri egységeket, növelték a járőrtevékenységet, így jelentősen csökkent az európai területre bejutó illegális migránsok száma.<sup>43</sup> Ez azonban nem állítja meg, csak ideiglenesen csökkenti a migránsok számát, akiket a kerítés léte új stratégiák alkalmazására, illetve új útvonalak kiépítésére kényszerít.<sup>44</sup> Erre értelemszerűen a spanyol hatóságok is igyekeznek minél hamarabb reagálni, így a migránsok és a határőrök között folyamatos „verseny” áll fenn.

Mára azonban Spanyolország kevésbé vonzó desztináció a migránsok számára, mivel a gazdasági világválság miatt nagymértékben nőtt a spanyol munkanélküliek száma, akik a korábban a bevándorlóknak fenntartott kevésbé kívánatos munkákat is hajlandók elvállalni, így az illegális bevándorlók lehetőségei még inkább csök-



▲ Útirány: Európa. Forrás: bbc.com



kentek. Ennek ellenére 2011-től ismét növekedett az Algériából és a szubszaharai országokból érkező illegális határátlépők száma. A migránsok száma legnagyobb mértékben 2014-ben növekedett, amikor is az afrikai kontinensen (pl. Mali, Dél-Szudán, Nigéria, Csád, Közép-afrikai Köztársaság) több véres konfliktus robbant ki egyidejűleg, amelyek következtében nagyobb létszámú afrikai kényszerült elhagyni a lakhelyét, akik közül egyre több próbált Európába átjutni, de még így is relatíve alacsony létszámban érkeznek migránsok ezen az útvonalon.<sup>45</sup>

### **Közép-afrikai útvonal**

A migrációkutatással foglalkozók szerint jelenleg innen érkezik a legtöbb illegális bevándorló – 60 százaléka az összes migránsnak – az Unió területére.<sup>46</sup> Ez az útvonal az észak-afrikai Líbián keresztül indul a Földközi-tengeren át Málta és Olaszország irányába. A líbiai gyülekezőpontokra szinte minden afrikai országból érkeznek olyanok, akik Líbiában vagy Európában szeretnének boldogulni.<sup>47</sup> Bár sokan úgy gondolják, hogy minden afrikai migráns az európai országokba szeretne átjutni, ez korántsem van így. Legtöbbjük ugyanis nem kívánja elhagyni a kontinenst, hanem a lakóhelyüknél jóval jobb életfeltételeket biztosító észak-afrikai országokban próbálnak meg az új élettel. Ez egyébként beleillik az évtizede meglévő regionális gazdasági migrációs folyamatokba.<sup>48</sup> Éves szinten 65 000 – 120 000 afrikai migráns érkezik ezekbe az országokba, akiknek csupán a 20-38 százaléka folytatja az útját Európába, a többiek Észak-Afrikában (főleg Líbiában) maradnak.<sup>49</sup> Ennek ellenére így is elég sokan indulnak Európa felé és úgy tűnik, senki sem akarja őket megállítani már, ugyanis az Arab tavasz következtében Líbia teljes káoszba süllyedt, különböző fegyveres csoportok harcolnak egymással a hatalomért a jelenleg két, de inkább három részre szakadt országban.<sup>50</sup> Ez az ellenőrizhetetlen helyzet igencsak kedvez az illegális migránsoknak, akik mindenféle – többnyire hajózásra kevésbé alkalmas – vízi eszköz igénybevételével próbálnak az Egadi-szigetekre, Pantelleriára, Lampedusára, Linosára, Sziciliára, Máltára vagy éppen az európai partokra átjutni. Az Al Zuwarah, Zliten, Zawiya, Tripoli és Bengházi partvidékeiről induló, jelentősen túlterhelt és gyengén felszerelt hajókat a csempészek sokszor csak kivontatják a nyílt vízre, majd a sorsukra hagyják.<sup>51</sup> Egy részük még azelőtt elsüllyed, mielőtt elérnék a hön áhított partokat. Éppen ezért a határőrizeti szervek már sokszor nem is a tengeri határokat őrzik, hanem az életükért küzdő migránsokat próbálják kimenteni a tengerből.<sup>52</sup> A hajótörések magas számához az is hozzájárul, hogy az embercsempészek sokszor csak az átkeléshez szükséges hajót biztosítják és azt a képzetlen, hajózási tapasztalatokkal nem bíró migránsoknak kell az európai szárazföldre elvezetni.<sup>53</sup> Az elmúlt másfél évben Egyiptom szerepe is felértékelődött, mint gyülekezési pont, illetve egyre többen próbálnak innen egyenesen Európába átjutni.<sup>54</sup>

A közép-afrikai útvonalat az afrikai migránsok annak veszélyessége ellenére is használják, pontosan az európai partok földrajzi közelsége miatt, így az illegális határsértők száma folyamatosan nő.<sup>55</sup> 2001 és 2011 között 190 425 illegális migránst vettek nyilvántartásba Lampedusa szigetén, akiknek a 60 százaléka Líbiából érkezett.<sup>56</sup> 2008-ban közel 40 000 migráns érkezett Olaszországba (főként Lampedusa



szigetére) és Máltára. Ez a tömeg a fent említett okok miatt 2009-ben szinte eltűnt, így az olasz határőrizeti szervek fellélegezhettek.<sup>57</sup> Azonban a kegyelmi időszak 2011-ben véget ért és az Arab tavasz eseményeit követő időszakban újabb 64 000 illegális bevándorló érkezett ezen az útvonalon Európába. A migránshullám megállítására Olaszország és Tunézia megállapodást kötött, így a Tunéziából érkező migránsok száma lassan csökkenni kezdett, de 2012-ben még mindig 28 000 tunéziait regisztráltak Lampedusa szigetén az olasz hatóságok.<sup>58</sup> Ennek ellenére más afrikai országokból több, mint 40 000 menekült érkezett Lampedusa szigetére, Szicíliába és Máltára.<sup>59</sup> A Kadhafi-rezsim bukása után a migránsok száma eleinte csökkent, de 2013-14-ben ismét növekedésnek indult. 2014-ben csak Olaszországba 170 664 bevándorló érkezett (ez 277%-os növekedést jelent a 2013-as adatokhoz képest), amely már nem csak a határőrséget, de a kormányzati szerveket és a helyi lakosságot is komoly kihívások elé állította.<sup>60</sup> Valószínűleg az EU által indított tengeri, határőrizeti műveleteknek köszönhetően 2015-ben közel 20 000 fővel csökkent a tengeren érkezők száma.

Hasonló trend figyelhető meg a teljes közép-afrikai útvonal minden szakaszán is, ami bizonyítja, hogy az egyre erőteljesebb fellépés hatására a migránsok más útvonalakon próbálnak bejutni a kontinensre. Az Európába igyekvő migránsok nagy része Líbián illetve Egyiptomon keresztül érkezik. Tunézia pedig, mint kibocsátó hely, elvesztette korábbi szerepét.<sup>61</sup> Egyes becslések szerint egy migráns, amíg eljut Agadezből a líbiai tengerpartra, 2000-3000 USD-t fizet ki a csempészeknek, de az Európába történő bejutás akár 10 000 USD-ba is kerülhet.<sup>62</sup> Hasonló összegeket fizetnek ki az Egyiptomból hajón induló migránsok is.<sup>63</sup>

Az európai közösség országai a korábbiakhoz hasonlóan a törvényi szabályozások szigorításával, a határőrizeti tevékenység megerősítésével, vagy éppen terrorizmus ellenes intézkedésekkel igyekeztek visszaszorítani a kontinens felé áramló migránsokat, de csak korlátozott eredményeket értek el.<sup>64</sup> Ezért az EU egyre inkább a közös, határozott biztonságpolitikai megközelítésű eszközök alkalmazása irányába mozdult el. 2014 végén az EU elnökségét ellátó Olaszország a 2013-ban Líbiában létrehozott közös európai határőrizeti művelet (EUBAM Libya) megerősítésére, valamint a mandátum kiterjesztésére tett javaslatot, ahol a líbiai határőrség bevonásával a korábbiaknál drasztikusabban léptek volna fel a migránsokat szállító embercsempészek ellen.<sup>65</sup> Azonban az együttműködés nem volt problémamentes, hiszen a líbiai határőrök nagy része a Kadhafi ellen küzdő milíciákból érkezett, akik olyan ellenségesen viszonyultak az EU által a tervezett misszióba küldött határőrökhöz és rendőrökhöz, hogy azokat a biztonságuk érdekében át kellett telepíteni Tunéziába.<sup>66</sup> Végül az olaszok nyomására Finnország, Spanyolország, Portugália, Izland, Hollandia, Lettország, Málta, Franciaország, Románia, Svájc, Németország, Norvégia, Svédország, Ausztria és Lengyelország részvételével 2014 novemberében megindították a Frontex Plus műveletet, amit hamarosan átneveztek Tritonra.<sup>67</sup> A művelet elsősorban határőrizeti tevékenységet folytat, emellett részt vesz az esetlegesen bajba került migránsok kimentésében is. Bár a művelet ért el eredményeket, a migránshullámot nem volt képes megállítani, így 2015 májusában 22 nemzet részvételével<sup>68</sup> megindították az EUNAVFOR Med műveletet, amelynek a keretében



nemcsak felkutatják a csempészhajókat, de azokat elkobozhatják, sőt akár a helyszínen el is sülyeszthetik. A műveletben résztvevők nem csupán a nemzetközi vizeken, de ENSZ mandátummal akár a líbiai vizeken is felléphetnek az embercsempészek ellen.

A migránsok számának megnövekedése sajnálatos módon együtt jár a tiltott határátlépés során vízbefúltak számának növekedésével is. Habár az EU országok irányába zajló tiltott határátlépések alig 10%-a történik a tengeren, az illegális migránsok közül a legtöbben mégis itt veszítik az életüket.<sup>69</sup> A migrációs trendeket ismerő kutatók szerint a Líbiából elindult hajók 5-10%-a sülyedhet el átkelés közben.<sup>70</sup> Egy független olasz szervezet, a „Fortress Europe” kutatása szerint 1998 és 2014 között 21 439 migráns vesztette az életét a Földközi-tengeren. A szervezet szerint az esély a vízbefulladásra megközelíti a 2,1%-t.<sup>71</sup> Ez

a szám a Nemzetközi Migrációs Szervezet (IOM) szerint 2015 májusában 22 400 fő volt.<sup>72</sup> Ez figyelemre méltó növekedés az 1998 és 2002 közötti adatokhoz, amikor a szám még csak 0,4% volt,<sup>73</sup> illetve 2003-ban alig 1%.<sup>74</sup> Egy másik tanulmány szerint minden 1000 tengeren érkező migránsból 30 az életét veszti az átkelés során, így az esély a vízbefulladásra akár 3% is lehet.<sup>75</sup> Az egyik legnagyobb port felverő esemény 2013 októberében történt, amikor Lampedusa szigeténél több mint 360 migráns vesztette életét a part menti vizekben, amikor kigyulladt az őket szállító csempészhajó motorja. Az alig 20 méter hosszú hajón több mint 500 migráns zsúfolódott össze, akik nagy része a menekülés közben halt meg.<sup>76</sup> A hatalmas nemzetközi és belföldi nyomásra az Olaszországot vezető Letta kormányzat 2013. október 18-án megindította a „Mare Nostrum” műveletet, hogy biztonságosabbá tegyék a Földközi-tengert és csökkentésük a migránshajók elsüllyedésének esélyeit, illetve minél több migráns életét megóvják.<sup>77</sup> Az egy évig tartó misszió költsége 114 millió euró volt, amelyből 30 millió eurót az EU fizetett. Az olasz tengerészek 160 000 migránst mentettek ki a tengerből, több mint 600 csempészhajót kísértek biztonságos kikötőbe, kilenc csempész anyahajót foglaltak le, valamint 330 csempészt fogtak el és állítottak bíróság elé. A 2014. október 31-én befejezett művelet a célját elérte, hiszen 2013 telén és 2014 tavaszán az olaszok tevékenységének köszönhetően a korábbiaknál sokkal kevesebben vesztették el életüket a háborgó tengeren. Ennek ellenére többen bírálták a műveletet, mert szerintük annak sikere még inkább növelte az illegális bevándorlók számát, mivel a csempészek a migránsokkal túlterhelt, egyre rosszabb állapotú hajóikat az olasz haditengerészeti egységek közelébe vontatták, majd hagyták „meg-

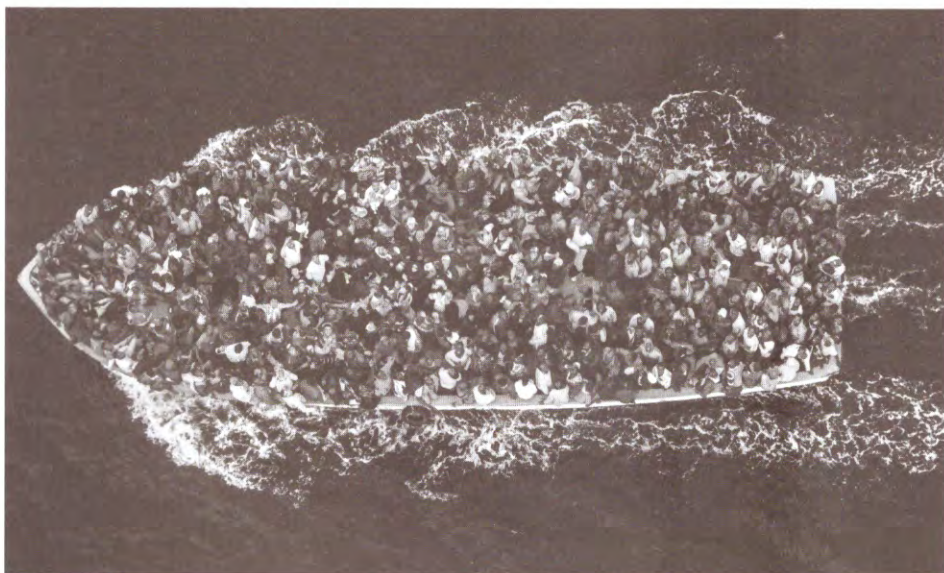
**A migránsok számának megnövekedése sajnálatos módon együtt jár a tiltott határátlépés során vízbefúltak számának növekedésével is. Habár az EU országok irányába zajló tiltott határátlépések alig 10%-a történik a tengeren, az illegális migránsok közül a legtöbben mégis itt veszítik az életüket.**



menteni” a migránsokat, akik így be is jutottak Európába.<sup>78</sup> Részben ezért, részben más okok miatt a művelet 2014 végén befejeződött, azonban nemzetközi nyomásra az EU 2014 novemberében megindította a „Joint Operation Triton” műveletet, amely nem csak a „Mare Nostrum” hanem a Frontex által korábban az olasz partok mentén indított tengeri műveletek (Hermes, Aeneas) folytatásaként is működött.<sup>79</sup> A Frontex 2015-ös jelentése szerint, várhatóan a továbbiakban is ezen az útvonalon, valamint a kelet-mediterrán útvonalon fog érkezni a legtöbb illegális migráns Európába, ezért az itteni határőrizetet tovább kell erősíteni.<sup>80</sup>

### **Kelet-afrikai útvonal**

Ez az útvonal nem közvetlenül Európába, hanem az észak-afrikai térségbe irányul, ahová a főként Eritreából, Etiópiából, Dzsibutiból és Szomáliából indulók érkeznek Szudán, Egyiptom és Líbia érintésével.<sup>81</sup> Az útvonal Szomáliából indul, ahonnan a migránsok a határ menti város Wachalah érintésével először az etiópiai fővárosba, Addisz Abebába mennek, majd onnan három lehetséges útvonalon Kartúmba. Az első útvonal Addisztól indul, a szudáni határt Metema városánál halad át, onnan Gellabat érintve a migránsok a környező menekülttáborokban kapnak elhelyezést, majd a megfelelő feltételek teljesülésekor indulnak Kartúmba. A második útvonal Addisztól a szudáni Humera városig tart, ahonnan egyenesen a szudáni fővárosba szállítják a migránsokat. A harmadik útvonal a legbiztonságosabb, de azt csak az etiópok használhatják, ugyanis az Etiópia és Szudán közötti megállapodás lehetővé teszi számukra a Kartúmba irányuló légi közlekedés igénybevételét, valamint igénybe vehetik a két hónapig tartó tartózkodást biztosító turista vízumot. Becslések szerint naponta 50-100 etióp migráns lépi át az etióp-szudáni határt.<sup>82</sup>



▲ Migránsok a tengeren. Forrás: [one-europe.info/](http://one-europe.info/)



Az eritreai migránsok Asmara és Massawa városokból indulnak Tasseney és Guluj városokon keresztül a szudáni Kassala és El-Kedarif városokba, majd Kartumba,<sup>83</sup> ahonnan a csempészek segítségét igénybe véve a Szaharán keresztül, Dongola és Uweynat településeket érintve a líbiai Kufra városába érkeznek meg.<sup>84</sup> A migránsok jelentős része hónapokat, de akár éveket is eltölthetnek az ENSZ által felügyelt szudáni menekülttáborokban, míg a továbbhaladásra összegyűjtik a szükséges összeget. Korábban Észak-Dárfúron (Nyala, El- Geneina és Milit) és Csádon keresztül is érkeztek migránsok Líbiába, a dárfúri népiirtás miatt az itteni útvonal szinte teljesen elnéptelenedett,<sup>85</sup> bár az utóbbi időben a csempészhálózatok ismét használatba vették. Líbiában a migránsok egyik gyűjtőhelye Kufra városa, ahol havonta 10-12 000 menekült is áthaladt, ez azonban a 2012-ben kitört tebu és zway törzsek közötti villongások miatt lecsökkent 1000 – 3000 főre,<sup>86</sup> illetve a migránsokat szállító csempészek – a megnövekedett kormányzati-katonai jelenlét miatt – elkerülték a várost és új útvonalon, Rebiana, Tazerbo és Ajdabiya városokon keresztül vitték tovább az embereket.<sup>87</sup> Egyébként a 10 napig tartó Kartúm–Kufra közötti útvonal az egyik legveszélyesebb, mivel a migránsoknak itt a Szaharán keresztül kell áthaladniuk. Egy másik alternatív útvonal Kartúmtól Dongola érintésével az egyiptomi határon (Jaghub) áthaladva éri el a líbiai Tobruk városát, ahonnan a migránsok könnyen tovább juthatnak a líbiai kikötőkbe. A szudáni migránsok egy része nem ezeket az útvonalat használja, hanem a vízummentességnek köszönhetően Kairóba repülnek, és onnan próbálnak szárazföldön Salloum-Um Saad határátkelőn átjutva, Tobrukon keresztül a líbiai kikötőkbe eljutni.<sup>88</sup>

Azt, hogy a migránsoknak milyen költséget jelent eljutni Líbiába (esetlegesen Tunéziába) pontosan senki sem tudja, de több eltérő becslés is készült. A legmegalapozottabbnak a Regional Mixed Migration Secretariat becslése tűnik, amely szerint 1000 USD-nek megfelelő összeget kell fizetni a csempészeknek és a Földközi-tengeren történő átkelésért további 1000- 2500 USD-t.<sup>89</sup> Bár jelenleg ebből a térségből a migránsok alig 2,2%-a érkezik, egyes kutatók szerint ez a szám várhatóan növekedni fog a következő években, már csak azért is, mivel a kelet-afrikai államokban található menekülttáborokban több millió reményvesztett ember él, akik bármikor megindulhatnak Európa felé.<sup>90</sup>

### Rövid összegzés

Tanulmányomból is látható – amennyiben nem változnak a mostani tendenciák –, hogy Afrika még évtizedekig, mint kibocsátó térség táplálja a gyarapodó migráns-hullámot. Ennek a hosszú távú kezelése egyre kevésbé oldható meg csak rendészeti-biztonságpolitikai megközelítéssel, ezért komplex megoldásokat kell keresni, hogy az afrikai országok képesek legyenek eltartani a népességüket. Ehhez át kell tekinteni és meg kell változtatni a nyugati országoknak a segélyezési-képzési politikájukat, hogy ezt a célt segítsék elő. Addig is igyekeznünk kell minél több releváns információt szerezni a migrációs folyamatokról, illetve országokon átívelő, közös politikát kell kialakítanunk, amelyekkel csökkenthetjük az európai kontinens országaira nehezedő nyomást. ☀



## Jegyzetek

- 1 Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): *Smuggled Futures: The dangerous path of the migrant from Africa to Europe*. p. 7.
- 2 UNODC (2012): *Regional Strategy for Combating Trafficking in Persons and Smuggling of Migrants 2015-2020*, p. 9.
- 3 Búr – Tarrósy (2012): 102.
- 4 Tarrósy István: *Afrikai migrációs folyamatok*, p. 225. [http://idresearch.hu/userfiles/File/eia/III\\_05\\_tarrosy.pdf](http://idresearch.hu/userfiles/File/eia/III_05_tarrosy.pdf) (letöltés ideje: 2016. 11. 02.)
- 5 Tarrósy (2016) éppen arra hívja fel ezzel együtt a figyelmet, hogy az afrikai kontinensen belül is megszorodott a migrációs célállomások száma, tehát Afrikán belül is jelentős a vándorlás.
- 6 Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report, p. 6, 14.
- 7 Altai Consulting/UNHCR (2013): *Mixed Migration: Libya at the Crossroads. Mapping of Migration Routes and Drivers of Migration in Post-revolution Libya*. Tripoli, pp. 35-37
- 8 Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): pp. 9-10.
- 9 Bob-Milliar, G. M. – Bob-Milliar, G. K. (2013): p. 63.
- 10 ECOWAS (2006): *The Atlas on Regional Integration in West Africa*, p. 9, 15.
- 11 Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report, p. 7, 25
- 12 Joris Schapendonk (2012): *Turbulent Trajectories: African Migrants on Their Way to the European Union*, pp. 34-37.
- 13 Paola Monzini (2003): *Migrant smuggling via maritime routes*, p. 20.,
- 14 De Bruycker – Di Bartolomeo – Fargues (2013): *Migrants smuggled by sea to the EU: facts, laws and policy options*, p. 3.
- 15 Egy tanulmány szerint 1996 és 2013 között a Szaharán történő átkelés közben legkevesebb 1790 migráns vesztette az életét. Tara Brian, Frank Laczko (2014): *Fatal Journeys, Tracking lives lost during migration*, p. 21.
- 16 Frontex (2015): *Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report*, p. 42.
- 17 De Haas (2007): p. 16.
- 18 Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): p. 10.
- 19 De Haas (2007): p. 31.
- 20 Uo.: pp. 9-10, 24-26.
- 21 Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): p. 10
- 22 P. Fargues – S. Bonfanti (2014): *When the best option is a leaky boat: why migrants risk their lives crossing the Mediterranean and what Europe is doing about it*. p. 5,
- 23 MIGREUROP (2010): *European borders Controls, detention and deportations, 2009/2010 Report*, p. 18.
- 24 Besenő János (2011): *Nyugat-Szahara és a migráció, Afrika Tanulmányok, V. évfolyam, különszám*, p. 43.
- 25 Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): pp. 23-28.
- 26 Itt a mauritániaiakkal együttműködve a spanyol határőrség egy irodát üzemeltet, ugyanis a város nem csak a migránsok egyik főbb gyülekezőhelye, de nagybani piaca is a különböző hamis úti okmányoknak is. - Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): pp. 36-37.
- 27 Joris Schapendonk (2012): *Turbulent Trajectories: African Migrants on Their Way to the European Union*, p. 29.
- 28 Frontex (2010): *Extract from the Annual Risk Analysis 2010*, p. 19, Trián Urban (2015): *Distant Shores? Evaluating Spain's Immigration Policy*, p. 204-207
- 29 Trián Urban (2015): *Distant Shores? Evaluating Spain's Immigration Policy*, p. 207
- 30 Sistema Integral de Vigilancia Exterior
- 31 Hera II 2006 augusztusától az év decemberéig, illetve a Hera III 2007 februárjától az év áprilisáig tartott, majd később éveken keresztül hosszabbították a misszió mandátumát.



- 32 Cayuco néven ismerik a szenegáli és mauritániai partvidéken használatos halászhajókat, amelyeket a Kanári-szigetek felé tartó migránsok megvásároltak, vagy kibéreltek a halászkótlól. Ezek azonban inkább a part menti tevékenységre voltak alkalmasak, a hosszabb tengeri utakat nem igazán bírták, így sok migráns, aki ezekkel indult útnak, sohasem jutott el a szigetekre. MIGREUOP (2010): European borders Controls, detention and deportations, 2009/2010 Report, pp. 18-25.
- 33 MIGREUOP (2010): European borders Controls, detention and deportations, 2009/2010 Report, pp. 20-21.
- 34 Silvia Borelli – Ben Stanford (2014): Troubled Waters in the Mare Nostrum: Interception and Push-backs of Migrants in the Mediterranean and the European Convention on Human Rights, pp. 34-35
- 35 Frontex (2010/A): Joint Operation Hera: 'The Birth of Sea Operations' in: Beyond the Frontiers, Frontex: the first five years, pp. 31-37,
- 36 MIGREUOP (2010): European borders Controls, detention and deportations, 2009/2010 Report, p. 8.
- 37 Frontex (2015): Annual Risk Analysis 2015, p. 19.
- 38 Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): p. 39., Frontex (2015): Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report, p. 30.
- 39 Ez az összeg távolságtól függően 400 – 2000 USD között van. Ld.: De Haas (2007): p.18.
- 40 A migránsok inkább Melilla területére próbálnak bejutni, mivel az kevésbé őrzött, illetve nehezebben szűrik ki a hamis marokkói okmányokat a határőrök. A migrációs nyomást ellensúlyozandó a marokkóiak is elkezdtek egy kerítést építeni a spanyol védelmi rendszer előtt, hogy megakadályozzák a migránsok bejutását. Persze ez sem tökéletes megoldás, ezért a határőrök egyre keményebben lépnek fel a migránsokkal szemben, hogy elriasszák őket. 2014 februárjában egy „migráns roham” során a spanyol határőrök a migránsok közé lőttek, akik közül 15 az életét vesztette. Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): p. 40., Frontex (2015): Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report, pp. 28-29.
- 41 Jaime Castan Pinos (2009): Building Fortress Europe? Schengen and the Cases of Ceuta and Melilla, p. 16.
- 42 Trián Urban (2015): Distant Shores? Evaluating Spain's Immigration Policy, p. 207, Jaime Castan Pinos (2009): p. 14-19.,
- 43 MIGREUOP (2010): European borders Controls, detention and deportations, 2009/2010 Report, p. 8.
- 44 Tuesday Reitano (2015): Perilous but Profitable Crossing: The Changing Nature of Migrant Smuggling through sub-Saharan Africa to Europe and EU Migration Policy (2012-2015), p. 12.
- 45 Ez akkor is 15%-os növekedést jelent a 2013-as adatokhoz képest. Ld.: Frontex (2015): Annual Risk Analysis 2015. p. 24., Tuesday Reitano and Peter Tinti (2015): Survive and advance The economics of smuggling refugees and migrants into Europe, p. 3.
- 46 Frontex (2015): Annual Risk Analysis 2015, p. 18.
- 47 Altai Consulting/UNHCR (2013): p. 30., Tara Brian, Frank Laczko (2014): p. 86.
- 48 Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): p. 12., George M. Bob-Milliar, Gloria K. Bob-Milliar (2013): pp. 64-65.
- 49 De Haas (2007): p. 9.
- 50 International Crisis Group (2015): pp. 4, 13-14, 17., UNODC (2012): p. 10., Frontex (2015): Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report, p. 26.
- 51 Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): p. 89., Paola Monzini (2003), p. 20., Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): p. 12.
- 52 A migránsok kimentése egyfajta üzletággá nőtte ki magát, ugyanis az illegális migránsokat befogadó táborokat nem a hatalmát egyre inkább elvesztő központi kormányzat, hanem különböző fegyveres csoportok, milíciák - sokszor radikális iszlamisták - ellenőrzik. A táborok nagy



részére sem az ENSZ-nek sem más NGO szervezeteknek nincs rálátása, vagy bármilyen felügyeleti lehetősége. A tengerből kimentett migránsokat rögtön ezekbe a táborokba szállítják, és csak akkor engedik ki őket, ha a tábort felügyelő csoporttal vagy a velük kapcsolatban álló csempészekkel megegyeznek a továbbjutás módjában és árában. Ilyen módon ezek a szervezetek biztos anyagi forráshoz jutnak a migránsoktól. Ugyanakkor ezek a csoportok több alkalommal is bántalmazták, vagy meggyilkolták a migránsokat. - Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): pp. 59-60., Human Rights Watch (2015): *The Mediterranean Migration Crisis - Why People Flee, What the EU Should Do*, pp. 19-20, Tuesday Reitano (2015): *Perilous but Profitable Crossing: The Changing Nature of Migrant Smuggling through sub-Saharan Africa to Europe and EU Migration Policy (2012-2015)*, p. 10.

- 53 Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): p. 12.
- 54 Az országban megnőtt az illegális bevándorlók száma, akik közül 2015 áprilisában a legnagyobb csoportot a szírek (134 089), szudániak (25055), a somáliaiak (6524), illetve az irakiak (6449) alkották. Közülük egyre többen indulnak neki hajóval az Olaszországba vezető tengeri útnak. 2014-ben az Olaszországba érkező hajók 9%-a érkezett az egyiptomi partoktól. Ld.: Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): pp. 66-69, 74, és 87.
- 55 Frontex (2015): *Annual Risk Analysis 2015*, p. 17, P. Fargues, S. Bonfanti (2014): p. 11.
- 56 Altai Consulting/UNHCR (2013): p. 121.
- 57 MIGREUROP (2010): *European borders Controls, detention and deportations, 2009/2010 Report*, p. 3.
- 58 Altai Consulting/UNHCR (2013): p. 103., P. Monzini (2003), p. 19., Frontex (2013): p. 29.
- 59 Az olasz hatóságok gyakran panaszkodnak a hatalmas menekülthullámra, ennek ellenére „szerencsésnek” mondhatják magukat, mivel az országuk inkább egyfajta „európai kapuként” funkcionál, ahonnan a migránsok többsége a nyugat-európai országokba akar tovább menni, ahol a közösségeik (pl. szírek Svédországban, kurdok, törökök Németországban) jól szervezettek és képesek az ő beilleszkedésüket is támogatni. Bizonyíték van arra is, hogy olasz karitatív szervezetek segítenek a migránsok nagy részének regisztráció nélkül kijutni az országból, így azok nem tartva be a dublini előírásokat, más európai országban kezdik meg a regisztrációs folyamatot. Ezért több nyugat-európai ország tiltakozik és lépéseket fontolgatnak a renitens olaszok ellen. Ld.: P. Fargues, S. Bonfanti (2014): pp. 14-15., Paola Monzini (2003): p. 24. Hiánypótló munkaként lehet olvasni arról is, hogy az ún. centro sociale szervezetek jelentősen kiveszik a részüket a bevándorlók integrálásából. Ld.: Dömös Mariann (2016): *Migrációs tendenciák Olaszországban. Belvedere Meridionale. Special Issue. MMXVI Különszám*, pp. 72-90.
- 60 Frontex (2015): *Annual Risk Analysis 2015*, pp. 18-19.
- 61 A tunéziai kormányzat olyan intézkedéseket vezetett be (ellenőrző pontok felállítása, az illegális migráció börtönbüntetéssel való sújtása, stb.), amellyel rendkívüli módon csökkent az országba érkező migránsok száma, akik inkább Líbiát választják úti célul, így egyre inkább csak tranzit orszákként játszik szerepet Tunézia. Ld.: Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): p. 71 és 89., Tuesday Reitano (2015): p. 13
- 62 Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): p. 10.
- 63 Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): p. 92.
- 64 Glied Viktor – Bumberák Maja: A klímavándorlás, klímaigazságtosság – és a globális NGO-k Afrikában, Afrika Tanulmányok, 5. évf. 3. sz. / 2011, pp. 4-33. [http://afrikatanulmanyok.hu/application/essay/993\\_1.pdf](http://afrikatanulmanyok.hu/application/essay/993_1.pdf) (letöltés ideje: 2016. 11. 02.)
- 65 Tuesday Reitano (2015): *Perilous but Profitable Crossing: The Changing Nature of Migrant Smuggling through sub-Saharan Africa to Europe and EU Migration Policy (2012-2015)*, p. 11.
- 66 Roderick Parkes (2014): *Integrating EU defence and migration policies in the Mediterranean*, p. 2.
- 67 Sabine Llewellyn (2015): *Search and Rescue in Central Mediterranean Sea*, p. 15.



- 68 European External Action Service (2016): EUNAVFOR MED - Operation SOPHIA, Six Monthly Report: June 22nd to December 31st, 2015, pp. 4, 9-12.
- 69 Uo.: p. 88.
- 70 Altai Consulting/UNHCR (2013): p. 11.
- 71 Ezek csak a nyilvántartott esetek. A szervezet közleménye szerint jóval többen vesztek életüket a tengeren való átkelés során. <http://fortresseurope.blogspot.hu/p/la-strage.html> (letöltés ideje: 2016. 01. 13.)
- 72 Human Rights Watch (2015): p. 2
- 73 P. Fargues, S. Bonfanti (2014): pp. 2, 5-6.
- 74 Paola Monzini (2003): Migrant smuggling via maritime routes, p. 2.
- 75 De Bruycker – Di Bartolomeo – Fargues (2013): pp. 4-5.
- 76 Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): p. 13., Tara Brian, Frank Laczko (2014): p. 15.
- 77 Tuesday Reitano (2015): Perilous but Profitable Crossing: The Changing Nature of Migrant Smuggling through sub-Saharan Africa to Europe and EU Migration Policy (2012-2015), p. 2.
- 78 Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): p. 73 és 83, P. Fargues, S. Bonfanti (2014): pp. 12-13.
- 79 Sabine Llewellyn (2015): pp. 9-10.
- 80 Frontex (2015): Annual Risk Analysis 2015. pp. 47-48.
- 81 Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): pp. 11-12.
- 82 Altai Consulting/UNHCR (2013): p. 34.
- 83 Az eritreai migránsok szállításával szinte kizárólag a Rashaida arab törzs foglalkozik, akik a csempészet mellett gyakran elrabolják a migránsokat és csak jelentős váltságdíj megfizetése után engedik őket tovább. Arra, hogy ez mennyire jó üzlet, bizonyíték, hogy havonta 30-50 emberrablásról értesülnek a hatóságok. Valószínűleg ez a szám sokkal magasabb, hisz a migránsoknak nem érdeke a hatóságokhoz fordulni. Ezen az útszakaszon havonta átlagosan 5000 eritreai érkezik Szudánba, így a törzsnek igen komoly bevételt jelent az embercsempészet. van Reisen, M. – Estefanos, M. – Rijken, C. (2013): The Human Trafficking Cycle: Sinai and Beyond, pp. 43-48, 53.
- 84 Altai Consulting/UNHCR (2013): p. 32.
- 85 Amikor 2005-ben az Afrikai Unió dárfüri missziójában szolgáltam mint logisztikai tanácsadó, nagyon sokat tartózkodtam a művelési területen. Így történt meg, hogy a dél-afrikai szektorhoz tartozó Milit városa mellett összetalálkoztunk egy 2-300 fős Toyota pick-up és nagyobb teherautókkal közlekedő karavánnal, akik Csád felé tartottak. Szudáni tolmácsunk kérdésemre válaszolva jelezte, hogy somáli és etióp migránsok csoportjával találkoztunk, akiket a környéken élő zaghawák kalauzoltak. A helyi tolmács elmondása szerint hetente több csoport is áthaladt itt, bár az akkori események miatt már kisebb számban, mint korábban. Hasonló csoportokkal találkoztam a csádi határnál található Tine városa mellett is, ahol az Afrikai Uniónak szintén volt egy megerősített katonai tábora, aminek az ellátásáért én feleltem, így elég sokat jártam azon a környéken is.
- 86 Az embercsempészetből egyre jobban profitáló, ezért a területüket a többi törzs rovására növelő tebuk a tuaregekkel is egyre gyakrabban kerülnek fegyveres összeütközésekbe a Niger, Algéria és Líbia határai által határolt „Salvador háromszögben.” Tuesday Reitano (2015): Perilous but Profitable Crossing: The Changing Nature of Migrant Smuggling through sub-Saharan Africa to Europe and EU Migration Policy (2012-2015), pp. 10-11.
- 87 Altai Consulting/UNHCR (2013): Mixed Migration: Libya at the Crossroads. Mapping of Migration Routes and Drivers of Migration in Post-revolution Libya. Tripoli, pp. 32 – 33, illetve 43. [http://www.alticonsulting.com/mixedmigrationlibya/Altai\\_Consulting-UNHCR-Mixed\\_Migration\\_Libya.pdf](http://www.alticonsulting.com/mixedmigrationlibya/Altai_Consulting-UNHCR-Mixed_Migration_Libya.pdf)
- 88 Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): p. 85.



- 89 Regional Mixed Migration Secretariat (2013): Migrant Smuggling in the Horn of Africa & Yem the political economy and protection risks. Nairobi, p. 43. [http://www.regionalmms.org/fileadmin/content/rmms\\_publications/Migrant\\_Smuggling\\_in\\_the\\_Horn\\_of\\_Africa\\_and\\_Yemen\\_report.pdf](http://www.regionalmms.org/fileadmin/content/rmms_publications/Migrant_Smuggling_in_the_Horn_of_Africa_and_Yemen_report.pdf)
- 90 Iván Martín and Sara Bonfanti (2015): Migration and Asylum Challenges in Eastern Africa: Mixed Migration Flows Require Dual Policy Approaches, p.2, 4.

### Felhasznált irodalom

- Altai Consulting/IOM MENA Regional Office (2015): Migration Trends Across the Mediterranean: Connecting the Dots, [http://www.altaiconsulting.com/docs/migration/Altai\\_Migration\\_trends\\_across\\_the\\_Mediterranean.pdf](http://www.altaiconsulting.com/docs/migration/Altai_Migration_trends_across_the_Mediterranean.pdf)
- Altai Consulting/UNHCR (2013): Mixed Migration: Libya at the Crossroads. Mapping of Migration Routes and Drivers of Migration in Post-revolution Libya. Tripoli, 2013, [http://www.altaiconsulting.com/mixedmigrationlibya/Altai\\_Consulting-UNHCR-Mixed\\_Migration\\_Libya.pdf](http://www.altaiconsulting.com/mixedmigrationlibya/Altai_Consulting-UNHCR-Mixed_Migration_Libya.pdf)
- Besenyő János (2011): Nyugat-Szahara és a migráció, Afrika Tanulmányok, V. évfolyam, különszám, pp. 34-45.
- Búr Gábor – Tarrósy István (2012): Az afrikai vándorlás hátteréről és jellemzőiről, In: Tarrósy István – Glied Viktor – Keserő Dávid (szerk.): Új népvándorlás. Migráció a 21. században Afrika és Európa között, Pécs, Publikon Kiadó, 2012. pp. 99-114.
- Dömös Mariann (2016): Migrációs tendenciák Olaszországban. Belvedere Meridionale, XXVIII. évf. Különszám, pp. 72-90.
- ECOWAS (2006): The Atlas on Regional Integration in West Africa, ECOWAS- SWAC/ OECD, 2006, <http://www.oecd.org/migration/38409521.pdf>
- European External Action Service (2016): EUNAVFOR MED - Operation SOPHIA, Six Monthly Report: June, 22nd to December, 31st 2015, January 29th, 2016, <https://wikileaks.org/eu-military-refugees/EEAS/EEAS-2016-126.pdf>
- Frontex (2010): Extract from the Annual Risk Analysis 2010, Warsaw, March 2010, [http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk\\_Analysis/Annual\\_Risk\\_Analysis\\_2010.pdf](http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2010.pdf)
- Frontex (2010/A): Joint Operation Hera: 'The Birth of Sea Operations' in: Beyond the Frontiers, Frontex: the first five years, Warsaw, 2010, [http://frontex.europa.eu/assets/Publications/General/Beyond\\_the\\_Frontiers.pdf](http://frontex.europa.eu/assets/Publications/General/Beyond_the_Frontiers.pdf)
- Frontex (2015/A): Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report, Warsaw, January 2016
- George M. Bob-Milliar, Gloria K. Bob-Milliar (2013): The Politics of Trans-Saharan Transit Migration in the Maghreb: Ghanaian Migrants in Libya, c.1980 – 2012, African Review of Economics and Finance, Vol. 5, No.1, December 2013, pp. 60-73.
- Glied Viktor, Bumberák Maja: A klímavándorlás, klímaigazságosság – és a globális NGO-k Afrikában, Afrika Tanulmányok, 5. évf. 3. sz. / 2011, pp. 4-33.
- [http://afrikatanulmanyok.hu/application/essay/993\\_1.pdf](http://afrikatanulmanyok.hu/application/essay/993_1.pdf)
- Global Initiative against Transnational Organized Crime (2014): Smuggled Futures: The dangerous path of the migrant from Africa to Europe, Research report, May 2014, Geneva, <http://www.globalinitiative.net/smuggled-futures/>
- Hein de Haas (2007): Irregular Migration from West Africa to the Maghreb and the European Union: An Overview of Recent Trends, International Organization for Migration Geneva, 2007, [http://www.heindehaas.com/Publications/de%20Haas%202008%20MRS-32\\_EN.pdf](http://www.heindehaas.com/Publications/de%20Haas%202008%20MRS-32_EN.pdf)
- Human Rights Watch (2015): The Mediterranean Migration Crisis - Why People Flee, What the EU Should Do, <https://www.hrw.org/report/2015/06/19/mediterranean-migration-crisis/why-people-flee-what-eu-should-do>



- International Crisis Group (2015): The Central Sahel: A Perfect Sandstorm, Crisis Group Africa Report N°227, 25 June 2015, Brussels, <https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/niger/central-sahel-perfect-sandstorm>
- Jaume Castan Pinos (2009): „Building Fortress Europe? Schengen and the Cases of Ceuta and Melilla,” School of Politics, International Studies and Philosophy Queen's University Belfast, <https://www.qub.ac.uk/research-centres/CentreforInternationalBordersResearch/Publications/WorkingPapers/CIBRWorkingPapers/Fileupload,174398,en.pdf>
- Joris Schapendonk (2012): Turbulent Trajectories: African Migrants on Their Way to the European Union, <http://www.mdpi.com/2075-4698/2/2/27/html>
- MIGREUROP (2010): European borders Controls, detention and deportations, 2009/2010 Report, Paris October 2010, <http://www.epim.info/wp-content/uploads/2011/02/European-borders-controls-detention-deportations-Migreurop-Report-2010.pdf>
- Paola Monzini (2003): Migrant smuggling via maritime routes, CeSPI – Centro Studi di Politica Internazionale, December 2003, <http://www.cespi.it/cnr/Monzini-ing.pdf>
- Philippe De Bruycker, Anna Di Bartolomeo, Philippe Fargues (2013): Migrants smuggled by sea to the EU: facts, laws and policy options, MPC – MIGRATION POLICY CENTRE, 2013, <http://www.migrationpolicycentre.eu/docs/MPC-RR-2013-009.pdf>
- Philippe Fargues, Sara Bonfanti, S. (2014): When the best option is a leaky boat: why migrants risk their lives crossing the Mediterranean and what Europe is doing about it. Migration Policy Centre, EUI, October 2014, [http://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/33271/MPC\\_PB\\_2014-05.pdf?sequence=1](http://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/33271/MPC_PB_2014-05.pdf?sequence=1)
- Regional Mixed Migration Secretariat (2013): Migrant Smuggling in the Horn of Africa & Yem the political economy and protection risks. Nairobi, p. 43. [http://www.regionalmms.org/fileadmin/content/rmms\\_publications/Migrant\\_Smuggling\\_in\\_the\\_Horn\\_of\\_Africa\\_and\\_Yemen\\_report.pdf](http://www.regionalmms.org/fileadmin/content/rmms_publications/Migrant_Smuggling_in_the_Horn_of_Africa_and_Yemen_report.pdf)
- Roderick Parkes (2014): Integrating EU defence and migration policies in the Mediterranean, Working paper, No. 125, Fundación para las Relaciones Internacionales y el Diálogo Exterior (FRIDE) 2014, [http://fride.org/download/WP\\_125\\_Integrating\\_EU\\_defence\\_and\\_migration\\_policies\\_in\\_the\\_Mediterranean.pdf](http://fride.org/download/WP_125_Integrating_EU_defence_and_migration_policies_in_the_Mediterranean.pdf)
- Sabine Llewellyn (2015): Search and Rescue in Central Mediterranean Sea, Mission Echanges et Partenariats – Migreurop - Watch the Med – Arci, 02/02-08/06/2015, [http://www.migreurop.org/IMG/pdf/report\\_wtm\\_migreurop-arc-ep\\_08242015.pdf](http://www.migreurop.org/IMG/pdf/report_wtm_migreurop-arc-ep_08242015.pdf)
- Silvia Borelli & Ben Stanford (2014): Troubled Waters in the *Mare Nostrum*: Interception and Push-backs of Migrants in the Mediterranean and the European Convention on Human Rights, *Uluslararası Hukuk ve Politika Cilt: 10, Sayı: 37*, ss.29-69, 2014, [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2431658](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2431658).
- Tara Brian, Frank Laczko (2014): Fatal Journeys, Tracking lives lost during migration, International Organisation for Migration, Geneva, 2014, <https://www.iom.int/files/live/sites/iom/files/pbn/docs/Fatal-Journeys-Tracking-Lives-Lost-during-Migration-2014.pdf>
- Tarrósy István (2014): Afrikai migrációs folyamatok. In: Tarrósy István – Glied Viktor – Vörös Zoltán (szerk.): Migrációs tendenciák napjainkban. Pécs, IDRResearch Kft. – Publikon Kiadó, 2014, pp. 221-244. [http://idresearch.hu/userfiles/File/eia/III\\_05\\_tarrosy.pdf](http://idresearch.hu/userfiles/File/eia/III_05_tarrosy.pdf)
- Tarrósy István (2016): Afrikai migrációs folyamatok. In: Tarrósy István – Glied Viktor – Vörös Zoltán (szerk.): Migráció a 21. Században. Pécs, Publikon Kiadó, 2016, pp. 231-257.
- Trian Urban (2015): Distant Shores? Evaluating Spain's Immigration Policy, CEJISS, Volume 9, Issue 2, 05/31/15, <http://www.cejiss.org/issue-detail/distant-shores-evaluating-spain-s-immigration-policy>
- Tuesday Reitano (2015): Perilous but Profitable Crossing: The Changing Nature of Migrant Smuggling through sub-Saharan Africa to Europe and EU Migration Policy (2012-2015), The



European Review of Organised Crime 2(1), 2015, 1-23, [http://sgocnet.org/site/wp-content/uploads/2014/06/1\\_Tuesday-Reitano\\_ppl-23.pdf](http://sgocnet.org/site/wp-content/uploads/2014/06/1_Tuesday-Reitano_ppl-23.pdf)

- Tuesday Reitano and Peter Tinti (2015): Survive and advance The economics of smuggling refugees and migrants into Europe, Institute for Security Studies, ISS paper 289, November 2015, <https://issafrica.s3.amazonaws.com/site/uploads/Paper289-2.pdf>
- UNODC (2012): Regional Strategy for Combating Trafficking in Persons and Smuggling of Migrants 2015-2020, UNODC Regional Office for West and Central Africa,
- van Reisen, M; Estefanos, M; & Rijken, C (2013) The Human Trafficking Cycle: Sinai and Beyond [Draft], Wolf Legal Publishers, Oisterwijk, [https://www.tilburguniversity.edu/upload/2b1beb81-1ff3-47d8-8916-d10cb12df311\\_HumanTraffickingCycle.pdf](https://www.tilburguniversity.edu/upload/2b1beb81-1ff3-47d8-8916-d10cb12df311_HumanTraffickingCycle.pdf)

## A szerzőről

alezredes,

a hadtudományok doktora

A Magyar Honvédség

Geoinformációs Szolgálatának

osztályvezetője

## About the Author

lieutenant-general, PhD in military

science, head of department at

the Geoinformation Service of the

Hungarian Armed Forces



[besenyo.janos@gmail.com](mailto:besenyo.janos@gmail.com)

## English Abstract

### Migration Routes Across the Black Continent

The article gives a detailed overview of the three major routes of African migrations across the continent – mainly towards Europe and the European Union. Special attention is devoted to understanding more the local contexts, which produce all the factors that push many people out of their homes, let those be related to the Arab Spring or to other difficult daily life circumstances. While we hear from many channels that 'Africa is rising', there is a growing number of people in Sub-Saharan Africa who make the decision to migrate to another country – in a number of cases to Europe. This has become a serious challenge to the entire EU architecture and will remain so for Europe's future.